Rok 3. WARSZAWA, MAJ 1927 r. Nr. 5

SPORT WODNY

CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

O POTRZEBIE MANIFESTACJI.

W swoim czasie podnosiliśmy w piśmie naszem inicjatywę, zmierzającą w kierunku wspólnego świętowania uroczystości otwarcia wszystkich przystani wioślarskich, na terenie poszczególnych miast znajdujących się.

Niewątpliwie w pierwszym rzędzie chodziło nam o nawiązanie tym sposobem bliższego, bardziej serdecznego i ściślejszego kontaktu pomiędzy poszczególnemi klubami. Chodziło o przerzucenie ostateczne do lamusa historji pewnych niesnasek międzyklubowych, urastających czasem do wielkości intrygi. Chodziło nam o stwierdzenie, że wszystkie kluby wioślarskie łączy nierozerwalna nić wspólnych interesów sportowych, że niezbitą prawdą jest nietylko możliwość, lecz i konieczność ścisłej współpracy w imię najwyższej idei — dobra sportu polskiego, na dorobek którego składać się winny wysiłki twórcze, współzawodnictwo szlachetne, ambicja zdrowa wszystkich klubów. Chodziło nam o definitywne wpisanie na margines przeszłości międzyklubowych zadraśnięć, źle pojętej ambicji, niezrozumiałych, nieistotnych, samobójczych częstokroć walk, przynoszących nam niepowetowane straty w odniesieniu do ostatecznej próby sił na terenach międzynarodowych.

Próba, przez nas zainicjowana, streszczająca się w powołaniu do życia wielkiego święta wioślarstwa całego na progu rozpoczynającego się sezonu, miała być tedy w pierwszym rzędzie wspólnym aktem spontanicznego hasła pracy, pod ogólno-polską banderą podejmowanej. Jeśli przy tej okazji na plan równorzędnie pierwszy wysunęło się znaczenie zewnętrzne, propagandowe tej manifestacji świątecznej wioślarstwa polskiego, tembardziej — z radością stwierdzamy — inicjatywa nasza wspólnego otwarcia przystani odniosła swój cel i zasłużony osiągnęła sukces.

Pisaliśmy już o potrzebie i znaczeniu manifestowania sił i wartości atrakcyjnych wioślarstwa. Wrażenie, jakie wywarł wspólny przez miasto pochód ze sztandarami wydłużonych szeregów wioślarskich, ostatecznie potwierdziło nasze w tym kierunku przypuszczenia i rozważania. Tembardziej tedy w artykule niniejszym podkreślić pragniemy wagę tych manifestacyj i poświęcić słów parę dodatkowemu uzasadnieniu ich potrzeby.

Wszyscy wiemy o tem, że wioślarstwo nie jest sportem faworyzowanym specjalnie przez publiczność. Kto wie, czy nie dlatego właśnie wioślarstwo we wszystkich krajach jest sportem par excellence amatorskim, dżentelmeńskim, gdzie sam zaszczyt wygranej, nie zaś rodzaj i wartość nagrody materjalnej odgrywa rolę decydującą. Do regat stają przecież osady jedynie z myślą o sławie zwycięstwa, nigdy o zdobyciu nagrody dla jej — zaryzukujmy wyraz, bez chęci dokuczenia komukolwiek — wartości pieniężnej. Nie było chyba wypadku w wioślarstwie, aby wartościowano nagrody według wielkości brzęczącej monety, i aby ten właśnie czynnik zaważył na powodzeniu tego lub innego biegu.

Lecz zarazem fakt stosunkowo małej popularności wśród ludności cywilnej sportu wioślarskiego, wpływa ujemnie na jego rozwój liczebny. Szeregi wioślarskie nie powiększają się w zadawalającem tempie, w tempie, na jakie bezwątpienia zasługują olbrzymie walory jednego z najzdrowszych i najpiękniejszych sportów, jakim bezsprzecznie jest wioślarstwo. Dlatego też, aby zapropagować wśród szerokich sfer niesportowców tężyznę i urok wioślarstwa, koniecznemi stają się zewnętrzne manifestacje, organizowane w formie wspaniałej, błyszczącej rewji sił na ulicach miasta.

W ostatnich tygodniach, kluby wioślarskie w poszczególnych miastach, panujące i znane głównie na przybrzeżnych skrawkach lądu, wystąpiły w barwnym szyku, w pełnym swoim rynsztunku galowym, na dalsze ulice miast. Mocny, rytmiczny krok zwartego szyku, tężyzna fizyczna, jasna pogoda twarzy, radość życia na nieograniczonych przestrzeniach wody w pełnych blaskach słońca i niekrępowanej swobody, bijąca w oczy licznych przechodniów, przemawiały mocniejszym, bardziej pociągającym i przekonywującym językiem od stu entuzjastycznych artykułów w prasie.

Sport jest przecież życiem czynu, życiem wciąż potężniejącej dzielności. Wymaga też specjalnych form manifestacyj, wymaga specjalnych, odmiennych dzwonów mowy. Mówi językiem czynu, manifestuje się w rytmie ciągłego ruchu.

Dlatego też rewja sił wioślarskich z radością licząca swe siły w obliczu każdego nowego sezonu i w obliczu tysięcy par oczu mieszkańców „cywilnych“ miasta — jest najbardziej właściwą i najbardziej celową formą manifestacji.



Defilada wioślarek i wioślarzy bydgoskich klubów wioślarskich, podczas wspólnego otwarcia przystani w dniu 8 maja r. b.

DWIE ROCZNICE.

W dziejach Wioślarstwa Polskiego w r. 1928 przypadają dwie rocznice, które przypuszczać należy znajdą oddźwięk wśród zrzeszeń wioślarskich.

Aczkolwiek datą urzędowego otwarcia War. Tow. Wiośl. jest rok 1882-gi, jednakże Towarzystwo to założone zostało 4 lata wcześniej, gdyż w r. 1878-ym czyniono starania u władz rosyjskich o zatwierdzenie statutu bezskutecznie i dopiero na wiosnę r. 1882-go prezesowi Towarzystwa doktorowi Stankiewiczowi, który leczył jednego z dygnitarzy udało się uzyskać zatwierdzenie statutu i pozwolenie na otwarcie przystani, co nastąpiło w połączeniu z obchodem wianków 23 czerwca tegoż roku. Z założycieli W. T. W. żyje jeszcze, o ile mi wiadomo 13-stu. Obchód zatem pięćdziesięciolecia będzie w roku przyszłym zupełnie słusznym, gdyż przepisy rządów zaborczych dziś nas bezwzględnie nie obowiązują.

Również w roku przyszłym przypada 20-ta rocznica założenia Pol. Zw. Tow. Wiośl., obejmującego wszystkie trzy zabory, a więc najstarszego ze wszystkich Pol. Związków sportowych, gdyż nawet „Sokół Macierz“ we Lwowie, aczkolwiek dawniejszy, obejmował wyłącznie Sokolstwo Małopolskie.

Projekt założenia Związku Wioślarskiego powstał w r. 1907-ym na uroczystości 25-lecia W. T. W. Ówczesny prezes hr. Ks. Branicki człowiek wielce ustosunkowany w sferach rządowych uzyskał pozwolenie na udział w regatach nie tylko stowarzyszeń z Kongresówki, jak to dotąd bywało, lecz i na udział wioślarzy zagranicznych, a więc Oddziału Wiośl. Sokoła Krakowskiego, Poznańskiego Klubu, a nawet Klubu Kijowskiego. Na tych to regatach, na wspólnej biesiadzie, nie pamiętam już kto, podniósł myśl zawiązania organizacji międzyklubowej z trzech zaborów, którąby corocznie w innem mieście urządzała regaty międzyklubowe o mistrzostwo Polski na czwórkach klepkowych i skulach. W. T. W. zostało upoważnione do opracowania ustawy i zwołania Zjazdu w r. 1908-ym, co nastąpiło w Włocławku, dokąd zjechali wioślarze Warszawscy, Poznańscy, Płoccy i Kaliscy. W Włocławku statut pod formą regulaminu Komisji regatowej - międzyklubowej został przyjęty i pierwsze regaty związkowe odbyły się w Warszawie, w których przyjęły wówczas udział Towarzystwa: W. T. W., Włocławek, Płock, Kalisz, Łomża, Kraków (2 kluby O. W. S. K. i A. Z. S.) oraz Poznań i Kijów. Do Związku również należało Tow. Konińskie i Sochaczewskie, świeżo w tym roku powstałe. Regaty międzyzwiązkowe

odbyły się w latach następnych w Włocławku (1910) i Płocku (1911). Mistrzostwo na czwórkach zdobywał Kalisz, na skulingach W. T. W. (druh Jędrzejewski młodszy). Zwycięscy otrzymywali wstęgi i szczerozłote żetony.

W roku 1912-ym regaty międzyklubowe połączono z obchodem 25-lecia Oddziału wioślarskiego Sokoła Krakowskiego, przyczem do biegu czwórek ofiarował Sokół piękną nagrodę przechodnią w postaci puharu srebrnego, o który walczono do r. 1925 i który przeszedł na własność A. Z. S. Warszawy. W regatach tych przyjął udział po raz pierwszy, świeżo założony w Poznaniu klub „Tryton", który odtąd stale na wszelkie zawody wioślarskie swe osady przysyłał, wykazując wielką żywotność. Pierwszym zdobywcą puharu Sokoła był Kalisz, który również wygrał go w roku następnym na zawodach w Kaliszu, jednakże w r. 1914-ym stracił go na korzyść W. T. W. Członkami Komisji międzyklubowej w ciągu tych 7 lat byli: przewodniczący L. Kobyłecki (W. T. W.), członkowie: Górski i Kowalski (W. T. W.), Górnikiewicz (Włocławek), Gościcki (Płock), Nalaskowski (Poznań), Radwan (Kalisz), Rudnicki (Kraków).

Przez cały czas wojny t. j. do roku 1918 wioślarstwo polskie było w stanie upadku. Wielu z wioślarzy zginęło na wojnie, przystanie i łodzie zniszczono (Kalisz i Łomża). Ruch sportowy ograniczył się do przejażdżek towarzyskich.

Kongres sportowy w Warszawie w roku 1918-ym zwołany we wrześniu za czasów okupacji niemieckiej, ściągnął do stolicy zaledwie kilka klubów z Kongresówki. Dopiero 25-lecie Kal. Tow. Wiośl. w październiku 1919 r. dało impuls do Zjazdu wioślarstwa polskiego z całej Rzeczypospolitej, na którym postanowiono Polski Związek Tow. Wioślarskich przywrócić w całej pełni i statut zalegalizować. Pierwsze organizacyjne zebranie związku odbyło się w Poznaniu w grudniu 1919 r. W marcu 1920-go roku w Warszawie odbył się sejmik wioślarski, zwołany przez nowy zarząd. 29 czerwca tegoż roku nastąpiły pierwsze regaty wszechpolskie w Bydgoszczy, w kilka miesięcy po odebraniu tego miasta Niemcom. Takie są dzieje Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, który w roku bieżącym organizuje 30 i 31 lipca ósme regaty wszechpolskie z udziałem wioślarzy zagranicznych i trzydziestu kilku klubów polskich.

Józef Radwan.



Defilada wioślarek i wioślarzy warszawskich w drodze na przystanie po nabożeństwie w kościele, podczas wspólnego rozpoczęcia sezonu w dniu 15 maja r. b.

OLIMPJADA I POLSKA.

Leander-Club. Renngemeinschaft.

Rok Olimpjady zbliża się szybko i o należytem przygotowaniu myśleć jest już najwyższy czas, tembardziej, że o tem przygotowaniu myślą wszystkie narody świata. Warto się zainteresować co się dzieje w innych krajach i jakie nauki moglibyśmy wyciągnąć z prac innych. Nie byłoby to wcale grzechem a przydaćby się mogło.

W organizacji wioślarstwa ciekawym wyjątkiem jest Anglja. We wszystkich krajach Europy przyjął się zwyczaj, że jeden wioślarz może należeć jednocześnie tylko do jednego towarzystwa wioślarskiego, a przenoszenie się z klubu do klubu uwarunkowane zostało szeregiem wiążących przepisów. W jednej tylko Anglji wioślarz może należeć do kilku klubów naraz i startować w barwach tego klubu, który mu w danej chwili najwięcej odpowiada. Ma to pozory pewnego nieporządku organizacyjnego, ale tylko pozory, gdyż pod niemi kryje się myśl daleko głębsza. Oto dokonuje się rezygnacja z ambicyj klubowych, zaściankowych patrjotyzmów na rzecz patrjotyzmu narodowego, państwowego. Organizacja ta pozwala na wyrobienie rzeczywiście pierwszorzędnych osad. Czołowym klubem angielskim jest Leander-Club. Klub ten składa się z najlepszych wioślarzy całej Anglji. Nie może do niego być przyjętym wioślarz, który nie ma poważnych wyników bądź to w innym klubie bądź to w akademickich kolegjach Cambridge, Oxford czy wreszcie innego. W ten sposób zbiera się elita wioślarska całego kraju i temu zawdzięcza Leander-Club szereg zwycięstw przedewszystkiem w ósemkach, sławnych Grand Challenge Cup w Henley, mistrzostwach olimpijskich i t. d. Ścisła selekcja członków dokonywująca się na zasadzie wyników pracy i zdolności zapewnia klubowi doskonały narybek, który co roku napływa z kolegjów czy innych klubów. Ta właśnie selekcja dodaje klubowi pewnego nimbu, który jest magnesem przyciągającym zawodników i świetne wyniki, jakie klub ma za sobą.

Myśl przewodnia Leander-Clubu nie pozostała bez echa w innych krajach a między innemi w Niemczech. Rzecz datuje się od Igrzysk V Olimpjady w Sztokholmie. Niemcy wygrali fenomenalną osadą Ludwigshafener Ruder-Verein czwórki, natomiast ósemki przegrali. Zastanawiając się nad powodami swej porażki doszli do przekonania, że Leander-Club wygrał ponieważ w jego osadzie wiosłowało ośmiu najlepszych wioślarzy całej Anglji, podczas gdy w niemieckiej osadzie wiosłowało tylko ośmiu najlepszych wioślarzy w prawdzie doskonałych ale jednego klubu. Po powrocie do kraju na Walnym Zjeździe wszystkich klubów postanowiono założyć jeden wielki klub ogólno-niemiecki dla krzewienia sportu wioślarskiego, przedewszystkiem zaś dla kształcenia reprezentacyjnych osad pod nazwą „Deutschland". Sama nazwa wskazuje na ideę będącą zasadniczą w Niemczech także i poza sportem a mianowicie: Deutschland voran! Niemcy naprzód! Do klubu tego mogli należeć członkowie każdego klubu należącego do Deutscher Ruder-Verband w rozmaitych miejscowościach. W każdem większem mieście miał być założony oddział tego towarzystwa grupujący wioślarzy jednego miasta. Kluby miejscowe nie sprzeciwiały się temu, owszem pomagały nowej organizacji, użyczały swego taboru i t. d. Wojna przerwała plany niemieckie i nie pozwoliła na wykazanie czy nowa organizacja była dobrze pomyślaną czy źle. Stało się to dopiero po wojnie. Z chwilą, kiedy Niemcy zdecydowały się na wzięcie udziału w Olimpjadzie IX w Amsterdamie, zdecydowały się równocześnie na wytężenie wszystkich sił, jakie tylko mogli zmobilizować dla pokazania całemu światu, że mimo porażki na wojnie, mają jeszcze siły do zgnębienia przeciwnika na wodzie. Odrazu też pomyślano o Klubie „Deutschland" zorganizowano więc Renngemeinschaften, to znaczy grupy wioślarzy regatowych jednego miasta. Szczególny nacisk położono na grupy większych ośrodków wioślarskich, jak Berlin, Hamburg i Frankfurt. W miastach tych kluby mają oddać najlepszych swych wioślarzy do osad mieszanych, które pracować mają ze sobą przez dwa lata, aż do regat olimpijskich w Amsterdamie. Inicjatorzy wychodzą z założenia, że o ile wątpliwem jest, czy jaki klub potrafi się zdobyć na osadę klasy olimpijskiej, to o tyle prawdopodobnem jest, że na taką osadę zdobędzie się cały ośrodek wioślarski, czy nawet cały okręg. Próby dokonywane, zresztą w małym zakresie w roku ubiegłym wykazały pewną rację koncepcji. Tak np. w regatach Deutsche Kampfspiele w Kolonji nad Renem startowała w biegu dwójek podwójnych para mieszana z dwuch klubów a mianowicie G. Rutkowski z Favoritte-Hammonia i W. Penner z Der Hamburger Ruder-Club. Obaj przeciętni skifiści w dwójce okazali się bezkonkurencyjni. Bieg wygrali bez trudu i daleko przed drugimi.

Para ta startowała później w Amsterdamie przeciwko najlepszej parze holenderskiej i także wygrała. W roku bieżącym Renngemeinschaften mają być urzeczywistnione w wielu miastach na szerszą skalę. Naturalnie, że system ten znajduje szereg zagorzałych przeciwników, rekrutujących się przeważnie z patrjotów klubowych ale wszystkich przygłusza hasło—Deutschland voran!

Za wzorem Niemców a raczej trzeba powiedzieć pierwowzorem Anglików idą Włosi i Holendrzy. Szczegóły całego procesu są narazie drugorzędne, chodzi tylko o zasadę, że inne narody myślą o zorganizowaniu swych najlepszych sił podczas gdy u nas narazie się o tem nie myśli. Była wprawdzie raz próba zorganizowania osady mieszanej na Mistrzostwa Europy w 1925 r., ale po próbie tej zaprzestano następnych. Przedewszystkiem Stolica mogłaby sformować najlepszą osadę mieszaną, złożoną z asów wszystkich swych klubów. Chodzi tylko o zrealizowanie tej myśli mo-

żliwie szybko i sprawnie. Zorganizowanie ośrodków sportowych przydałoby się także w Poznaniu i Krakowie, nie mówiąc już o mniejszych miastach polskich, które nie zdobyły ani jednego mistrzostwa Polski w osadzie. Wyników jednostkowych krakowian nie można brać pod uwagę, gdyż skuliści, rzecz prosta przy tej organizacji ze względów łatwo zrozumiałych nie wchodzą w rachubę. A często jednak widzieliśmy szereg osad poznańskich startujących w Mistrzostwie Polski. Kto wie czy czterech wioślarzy wybranych z czterech osad nie okazałoby się szybszymi od każdej osady klubowej? Organizacja takiego ogólnopolskiego klubu byłaby bardzo pożądana. Po pierwsze grupowałaby tylko siły najlepsze tak w zakresie zawodników jak i trenerów, po drugie wioślarz należący do tego klubu nie musiałby występować z klubu macierzystego, gdyż organizacja ta pozwalałaby na należenie równocześnie do tego polskiego Leander Clubu i do macierzystego towarzystwa, po trzecie wyzwoliłaby myśl sportową z zaścianków ambicyjek klubowych na szersze wody ambicji narodowej, czy miastowej. Organizowanie matchów międzymiastowych na ósemkach mogłoby oddać początkowo wielkie usługi. Potem możnaby pomyśleć o matchu międzynarodowym np. Praga — Warszawa, Morawska-Ostrawa — Kraków, i t. p. na wzór przedwojennych matchów Paryż—Frankfurt, i powojennych: Berlin—Wiedeń—Budapeszt. Odpowiednie czynniki powinny się zastanowić nad możliwą realizacją podobnych myśli. Może już tego roku mógłby dojść do skutku match: Warszawa — Poznań, czy: Kraków — Toruń. Być może, że okazałyby się wady projektu, ale nikt nie upiera się przy takiej, czy owakiej formie, chodzi tylko o to, aby pomyśleć o przygotowaniu najlepszych sił do walki o Mistrzostwo Europy. Kto wie, czy zorganizowanie mieszanej osady nie przydałoby się już na nasze międzynarodowe regaty w Bydgoszczy. Pewnem jest, że osada taka mogłaby cudów dokazać i zadziwić cudzoziemców. Trzeba tylko zdobyć się na małą rzecz: na chwilowe zrezygnowanie z ambicji klubowej na rzecz ambicji narodowej.

Pojawiłoby się zapewne pytanie co robić z nagrodami, które zostałyby zdobyte przez osady mieszane. Ale to już kwestja drugorzędna. Możnaby w jednym roku nagród wędrownych nie rozgrywać, lub też przyznać je organizacji międzyklubowej miejscowej więc np. warszawskiemu, czy krakowskiemu kołu regatowemu, czy jakbyśmy tę organizację nazwali.

Trzeba na serjo myśleć o Igrzyskach IX Olimpjady a nie siedzieć z założonemi rękami i mówić: my i tak Anglji czy Ameryce nie damy rady. Wysiłki Zarządu PZTW nie pomogą o ile poszczególne kluby nie pomyślą o radzie. Może być, że w Amsterdamie jeszcze nie wygramy ani jednego biegu, ale w każdym razie musimy się starać, aby wygrać.

D. W.



Grupa uczestników popisu koła gimnastycznego, Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, który się odbył na zakończenie sezonu zimowego.

ŚLIZGOWCE WODNE.

Statki szybkiej komunikacji śródlądowej.

Przystępując do opublikowania dokonanych przezemnie robót w dziedzinie ulepszenia środków komunikacji śródlądowej, zwracam uwagę czytelnika, iż nie zawsze bodźcem do ciężkich i żmudnych doświadczeń był dla mnie cel utylitarny.

Sport, jako najszlachetniejsza forma rywalizacji, odgrywał tu poważną rolę i nieraz siedząc nad tablicą kreślarską, lub trzymając koło sterowe próbowanej maszyny marzyłem o momencie, kiedy... Farman ze swemi 148 klm. na godzinę będzie pobity przez banderę polską. A jest tyle możliwości i chęci, brak tylko „tego co najważniejsze"... funduszy na budowę i doświadczenia z odnośnym aparatem.

Może jednakże i znajdzie się kiedyś ktoś, kto zrozumie, iż rekord światowy zdobyty w jakiejkolwiek gałęzi sportowej daje więcej korzyści i powagi państwu niż tysiące artykułów dziennikarskich i setki wycieczek propagandowych.

Dzieląc się z czytelnikami materjałem zdobytym w ciągu szeregu lat doświadczeń praktycznych nad konstrukcją ślizgowców wodnych, ująłem go w formę dostępną dla każdego przeciętnego sportowca. A kto zechce poznać i teoretyczną stronę zagadnienia, odsyłam do książki mojej, którą przygotowuje obecnie do druku. Wiadomem mi jest, iż szereg osób w Polsce interesuje się i pracuje tak samo nad rozwiązaniem omawianego problematu. Bardzo bym prosił o łaskawe informacje o sobie i swoich pracach. Chętnie umieszczę je w omawianym dziele.

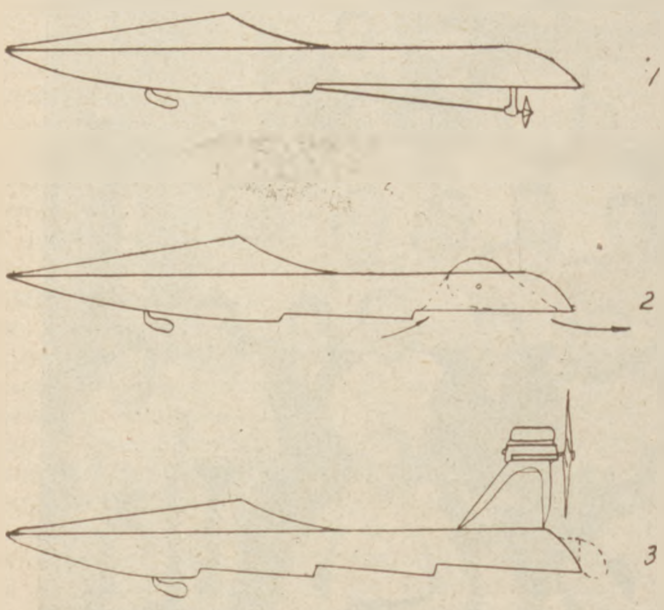


Fig. 1.

Klasyfikacja ślizgowców. Cały szereg konstruktorów europejskich i amerykańskich stara się ująć formy kadłubów i dna swoich ślizgowców zależnie od poszczególnych doświadczeń i poglądów osobistych. Widzimy tu wskutek tego cały szereg zupełnie odmiennych typów. Celem skoordynowania form najwięcej będących w użyciu, spróbujemy ich poddać pewnej klasyfikacji. Idąc po linji historycznego rozwoju podzielamy na podstawie cech napędowych na 3 zasadnicze grupy: (fig. 1).

Grupa I. Ślizgowce z napędem śrubowym.

Grupa II. Ślizgowce z napędem reakcyjnym.

Grupa III. Ślizgowce z napędem śmigowym.

We wszystkich wyżej wyszczególnionych grupach możemy spotkać statki o różnorodnej formie kadłuba i dna. Tu dzielimy ich na szereg typów cechowanych właśnie temi formami a mianowicie:

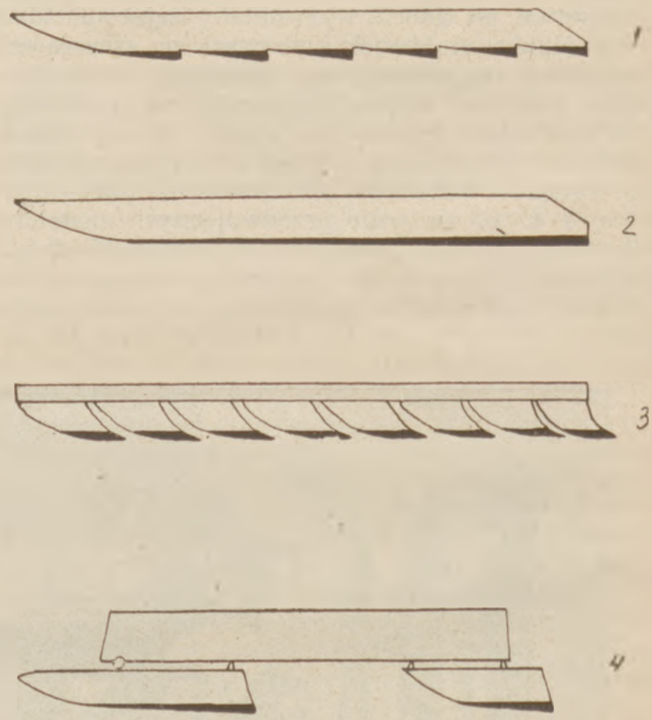


Fig. 2.

Według ogólnego ustroju formy dna: Figura 2.

1) Jednokadłubowce z dnem szczeblowem.
2) Jednokadłubowce z dnem płaskiem.
3) Wieloszczeblowe złożone.
4) Pływakowe.

W te grupy i formy możemy ułożyć prawie wszystkie istniejące konstrukcje. O ile do niedawna przewodnią ideą konstruktorów zachodnich zawsze była tylko „szybkość za wszelką cenę", to obecnie tendencje te nieco osłabły i widzimy zwrot w kierunku stworzenia maszyny z małem wstępnem zanurzeniem i ekonomicznym silnikiem.

Charakterystycznym przedstawicielem tych nowych prądów jest Farman i Dumonde Galvin. Chociaż musimy przyznać, iż mniejsze typy tych konstruktorów, jak: „Passepartout" i „Typ A" nie są zachwycające ani pod względem formy a szcze-

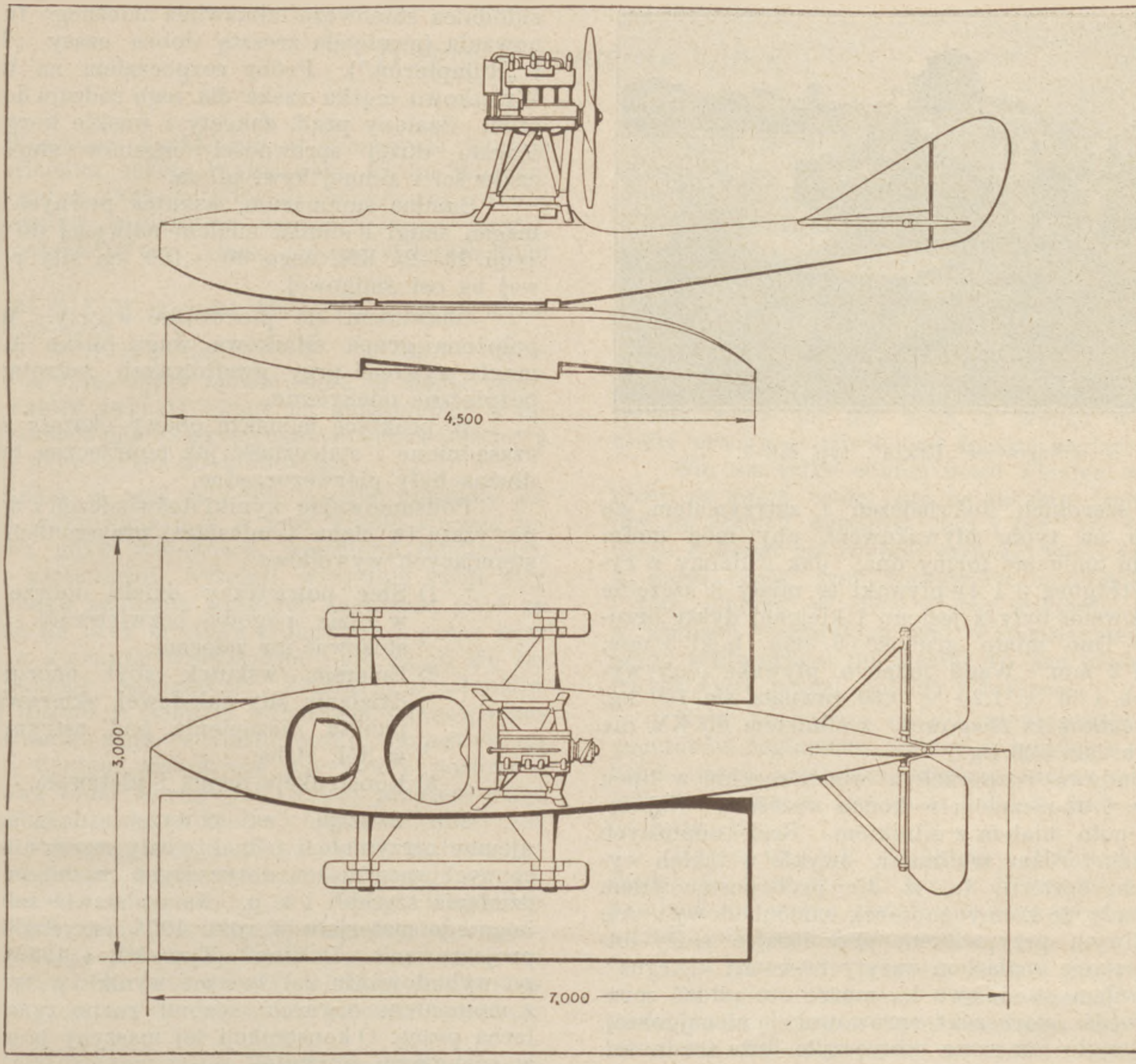


Fig. 3. Ślizgowiec konstr. inż. M. Bohatyrewa. Typ 1924 r. (MB — 6OI).

gólnie ceny (900 $ loco Paryż). Taką samą maszynę u nas w Polsce komplet z motorem i kołami do przewozu możemy wykonać i sprzedać za 550 $.

Pewne trudności sprawia kwestja silników. Z doświadczeń poczynionych w ciągu kilku lat doszedłem do przekonania, iż silnik lotniczy w tej formie w jakiej jest stosowany na płatowcach, do ślizgowców mało nadaje się. Musi koniecznie posiadać starter i sprzęgło rewersywne. Do szczegółowego omawiania kwestji napędu powrócimy w specjalnym artykule, ponieważ wymaga on szerszej dyskusji. Obecnie przejdziemy do krytycznego omówienia form zasadniczych dna, od których to zależna jest zdolność emersyjna danego ślizgowca.

Przy konstruowaniu mamy dwa podstawowe zadania:

1) sprostać wszystkim wymaganiom hydrodynamiki, żądającej w pierwszym rzędzie unikania wszelkich zaburzeń i wirowania strug wody omywających płaszczyzny nośne ślizgowca.

2) wymaganiom techniczno-konstrukcyjnym.

Często bardzo te dwie kwestje są we wzajemnej kolizji i widzimy obecnie, iż nawet tak stary i doświadczony konstruktor, jakim jest Hr. Lambert zrezygnował ze swoich złożonych wieloszczeblowców, najwięcej odpowiadających wymaganiom teoretycznym i przeszedł na pojedyńczy dwuszczeblowy kadłubowiec.

Budując swój pierwszy ślizgowiec („Rekin" Typ MB 4) kierowałem się przedewszystkiem po-

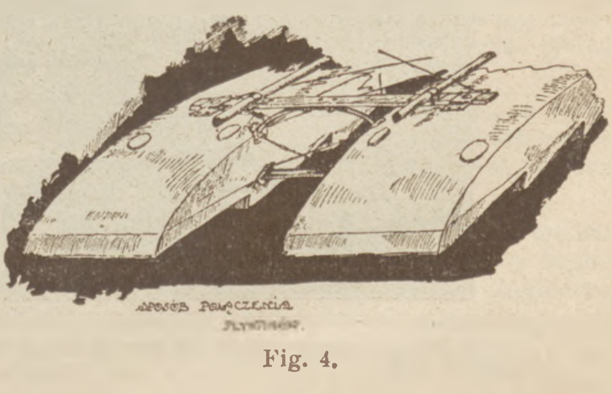


Fig. 4.



Ślizgowiec „Rekin", typ MB 4.

trzebą szerokich doświadczeń i zatrzymałem się dlatego na typie pływakowem, aby móc tanim kosztem zmieniać formy dna. Jak widzimy z rysunku (Figura 3 i 4) pływaki te miały 3 szczeble i zdudowane były z jesionu i klejonej dykty brzozowej. Dno miało grubość 6 mm. boki 3 mm. pokład 2 mm. Waga jednego pływaka przy wymiarach 4.50 × 1.20 × 0.60 równała się 100 kg. Waga całkowita ślizgowca, z silnikiem 80 KM nie przekraczała 500 kg.

Budowę rozpoczęłem własnoręcznie w lipcu 1924 r. i ukończyłem w końcu września. Najwięcej kłopotu miałem z silnikiem. Brak odnośnych funduszy i różne trudności, zwykłe w takich wypadkach, sprawiły to, iż dla prób postanowiłem użyć mały 18-konny motorek samochodowy. Ale szczęśliwym przypadkiem przebierając stary lotniczy szmelc znalazłem zużyty 80-konny „Argus". Naprawiłem to i owo i... muszę mu oddać sprawiedliwość „staruszek" sprawował się nienajgorzej.

Śmigło tak samo nastręczyło duże trudności. Nie miałem pod ręką odnośnych narzędzi i przyrządów. Zresztą i to pokonałem. Natomiast chłodnica stanowczo odmawiała należnego funkcjonowania (pamiętała zresztą dobre czasy „Taube" i „Rumplerów"). Próby rozpocząłem na Warcie. Wyjątkowo ciężka rzeka dla tego rodzaju doświadczeń. Szalony prąd, zakręty i wąskie koryto wymagało dużej sprawności organów sterowania, czujności i zimnej krwi pilota.

Summa summarum, wskutek pewnych niedomagań śmigi i silnika miałem najwyżej do dyspozycji 20—25 KM. ergo 90—100 kg. siły pociągowej na osi śmigowej.

Obawiałem się pierwotnie wiraży. Wysoko położona grupa silnikowa wagi blisko 100 kg. mogła wywołać przy gwałtownych zakrętach niebezpieczne odchylenie.

W praktyce jednakże obawy okazały się nieuzasadnione i stateczność jak poprzeczna tak i podłużna były pierwszorzędne.

Podsumowując wyniki doświadczeń z maszyną powyższą (w ciągu 1 miesiąca) przyszedłem do następujących wywodów:

1) Ster powietrzny działa dobrze tylko w razie pogody bezwietrznej. Naogół stosować nie zalecam.
2) Emersja, wskutek zbyt energicznego działania siły składowej, skierowanej od punktu zaczepienia pod ostrym kątem w dół, słaba.
3) Konstrukcja droga i nietrwała.

Nie zważając na powyższe doświadczenia ujemne otrzymałem jednakże cały szereg niezwykle cennych spostrzeżeń dotyczących rozkładu strug, działania szczebli i t. p. Na podstawie zebranego bogatego materjału w roku 1925 przystąpiłem do projektowania „Delfina" (Typ MB 4 1926), który po wybudowaniu dał świetne wyniki i w tym roku z momentem otwarcia sezonu rozpoczyna regularną pracę. O konstrukcji tej maszyny pomówimy w następnym artykule.

Inż. Michał Bohatyrew.



Pomimo niepogody, ruch na przystaniach wioślarskich w Warszawie podczas wspólnego otwarcia, w dniu 15 maja r. b. był bardzo ożywiony.

O ŻEGLARSTWIE NA WIŚLE.

Wojskowy Yacht-Klub w Warszawie istnieje jako oficjalna sekcja Wojskowego Klubu Wioślarskiego od r. 1923, aczkolwiek samorzutny rozwój w kierunku żeglarstwa zapoczątkowany został, przez członków tego klubu jeszcze w latach 1920 i 1921.

	klubowych	prywatn.	razem
W r. 1921 W. K. W. posiadał łodzi żaglowych	2	1	3
w r. 1927 W. Y. K. posiada	5	18	23

Powyższe cyfry mówią same za siebie, przyczem należy zwrócić uwagę na nieistniejący w innych klubach charakterystyczny stosunek ilościowy taboru prywatnego do klubowego.

Bijący w oczy fakt ten dowodzi niezbicie jak gorąco traktowana jest w tym klubie sprawa żeglarstwa, gdzie członkowie, przeciętni inteligenci, a więc niezamożni, wytężali wszystkie swoje siły w kierunku zdobycia własnych żaglówek, gdyż ze względu na brak środków klubowych i pracę tego klubu w kierunku wioślarskim,—nie mogli się żadnej pomocy spodziewać. Niektórzy z członków (w tej liczbie i poważni oficerowie sztabowi) budowali statki żaglowe własnoręcznie, co jest rzeczą bardzo trudną, nie dającą się nawet porównać z budową łodzi wiosłowych. Należy przytem wziąć pod uwagę, że koszt budowy łodzi żaglowej jest o wiele większy, niż łodzi wiosłowej (sprowadzanie z zagranicy żagli, drzewa szlachetnego i t. d.).

Śmiało rzec można, że gdyby Wojskowy Yacht-Klub, przy tak impulsywnie pojętej i przeprowadzanej sprawie żeglarstwa, znalazł rzeczowe finansowe poparcie — sprawa polskiego żeglarstwa nabrałaby, w swym rozwoju, znacznie żywszego tempa.

Zainicjowany, przez Wojsk. Yacht-Klub, ruch żeglarski wydał jednak swoje owoce, gdyż od r. 1924 ruch ten wzmógł się w całej Polsce.

Obecnie istnieje już 7 klubów (wzgl. sekcyj) żaglowych.

Nie odległe to czasy, bo jeszcze w r. 1921 i 1922, kiedy sunące, po bezżaglowej wówczas, Wiśle pierwsze żaglówki Wojskowego Yacht-Klubu — powodowały oburzenie, gdyż jak piszą ówczesne kroniki „wojskowi jeżdżą na żaglówkach podczas silnych wiatrów i to w dodatku z paniami, lekceważąc, w ten sposób, drogocenne życie bliźniego i swoje". Żeglarstwo jak widać synonimowano z samobójstwem. Dziś jednak dawni przeciwnicy żeglarstwa na Wiśle budują łodzie żaglowe.

Obecnie wszyscy jesteśmy pierwszymi pionierami żeglarstwa w Polsce, musimy iść o własnych siłach, o własnem doświadczeniu, bo przodkowie nasi nie zostawili nam w tym kierunku ani materjalnego, ani moralnego dorobku.

Nawet przeciwnie; zostawiono nam niestety uprzedzenie ogółu do sportów, a do żeglarstwa w szczególności. Jesteśmy, pod tym względem, daleko w ogonku za... (o ironjo!) piłką nożną, która wywalczyła już sobie czołowe miejsce w zainteresowaniu sportem szerokich mas.

Sport żeglarski, to nietylko sport, lecz przyszłość potęgi Polski na morzu. Pod tem hasłem winniśmy iść naprzód.

Zamiast się wzajemnie osłabiać idziemy społem i ratujemy się i pomimo wszelkich trudności sprawa żeglarstwa posuwa się jednak naprzód, że idziemy, że nie stoimy z opuszczonemi bezradnie rękami.

Kluby mające większą pomoc finansową mogą pracować lepiej, inne mają pomoc groszową, trzecie wcale jej nie mają, a jednak wszystkie kluby pracują gorliwie nad sprawą żeglarstwa.

Nie ten tylko winien nosić wieniec wawrzynowy na swem czole, kto na polskim jachcie dotarł do obcych brzegów, lecz i ten, kto tego samego dokonał na zwykłej rzecznej łodzi żaglowej. A może część tych wawzynów należałoby dać i tym, którzy w ciszy i bez reklamy pracują w klubach żeglarskich nad wyszkoleniem młodszego żeglarskiego pokolenia? To jest właśnie najrzetelniejsza praca, ambicja i reklama.

Mylą się bardzo ci z naszych polskich propagatorów żeglarstwa, którzy spoglądając z wysokości swego, arbitralnie ujętego punktu widzenia, jedynie w morze, nie widzą ścieżek, jakie do niego prowadzą.

Morze to cel! Żeglarstwo śródlądowe to środek do tego celu. O tem w Polsce nikomu zapominać nie wolno, jeżeli nie chce pracować dla zatraty polskiego żeglarstwa.

Nie od rzeczy przytem będzie przypomnieć, że o ile wykwalifikowany żeglarz rzeczny poprowadzi yacht morski — to nawet stary wilk morski niezawsze da sobie radę ze statkiem żaglowym na rzece.

Polska posiada bardzo mały skrawek brzegu morskiego. Wszyscy nasi żeglarze mieszkają wewnątrz kraju. Na morze jeżdżą raz do roku jak na uroczyste święto i to na tych samych małych swoich wywrotnych żaglówkach rzecznych (na których zresztą dotarli już nawet do Kopenhagi, Malmö, Szczecina, Królewca).

Na yachty morskie do tej pory tylko jeden Yacht-Klub Polski mógł sobie pozwolić, dzięki uzyskanym, znacznym subsydjom rządowym.

Reszta szaraków - żeglarzy środlądowych marzy tylko o posiadaniu takiego prawdziwego yachtu morskiego, którym, pod znakiem orła białego mogliby pojechać w zamorskie krainy.

Nawet składki groszowe zbierają, a może, może wnukowie nasi za te uciułane skarbonkowe groszaki będą mogli, marzenia dzisiejszych żeglarzy śródlądowych, urzeczywistnić.

Żeglarze śródlądowi! Pracujmy wytrwale każdy na swym posterunku dla dobra sprawy żeglarstwa polskiego z hasłem: Morze to cel. Żeglarstwo śródlądowe jedyny środek do osiągnięcia tego celu.

Wł. Ostrowski.

TECHNIKA PŁYWANIA SPORTOWEGO.

O czem każdy nauczyciel pływania pamiętać powinien.

Bodajże w żadnym ze sportów atletycznych wynik nie stoi w tak ścisłej zależności od techniki, jak w pływaniu. Najlepszym tego dowodem jest to, że wielu z pośród pływackich rekordmanów świata odznacza się budową bynajmniej nie robiącą wrażenia atletycznej. Wystarczy wymienić największego fenomena pływackiego, jakiego dotąd widziano, Arne Borga, który przy wysokim wzroście jest raczej szczupły, lub też drobniutka Miss Ethel Lackie, najszybsza pływaczka świata, osiągającą na 100 m. czas 1:10, o całe 6 sekund lepszy od rekordu barczystego mistrza Polski, Kuncewicza. Siła niewątpliwie nie jest w pływaniu sportowem bez znaczenia, jednak rola jej jest tu stosunkowo bardzo nieznaczna: o wynikach decyduje wytrzymałość płuc i serca, a przedewszystkiem styl. Dlaczego w pływaniu właśnie styl gra rolę tak wielką, o tyle większą, niż w lekkiej atletyce czy wioślarstwie?

Odpowiedź znajdziemy w tem, że dla szybkiego pływania trzeba pokonywać opór wody, który jest tu ogromny, bez porównania większy od oporu jaki powietrze stawia biegaczowi lub woda ośmiowiosłowej nawet łodzi wyścigowej. Pływak, który chwyta się za koniec łodzi jest dla dobrych nawet wioślarzy hamulcem trudnym do przezwyciężenia. Opór wody przy pływaniu jest tak wielki, że nie poradzi nic największa nawet siła ludzka, jeżeli będzie chciała go pokonywać. Opór ten należy usuwać. Z drugiej strony ponieważ pływak nie ma punktu zaczepienia dla swej siły wprawiającej go w ruch postępowy, nie może on, tak jak biegacz, odbić się od ziemi pantoflem z kolcami, ani jak wioślarz wziąć punktu oparcia ósemką potężnych „piór" swych wioseł. Musi on płynąć, wyzyskiwać z wielką umiejętnością płaszczyzny swych rąk i nóg, by niemi odpychać się od wody i poprzez nią się przebijać.

Tak więc, styl w pływaniu składa się z dwuch elementów: z *techniki usuwania oporu ośrodka i z techniki odpychania się od wody.*

Usuwanie oporu. Podstawową zasadą we wszystkich sposobach pływania (klasycznym, na boku, nawznak, crawlem) jest *poziome trzymanie ciała.* Ciało zanurzone pionowo przedstawia opór tak wielki, że gdyby dziesięciu Weissmullerów ciągnęło je za liny z brzegu, nie zdołałoby mu nadać znaczniejszej szybkości. Gdy ciało leży już płasko na powierzchni, należy starać się tak pływać, by wynurzało się ono możliwie z wody (t. zw. „zasada hydroplanu"). Przez naciskanie rękami z góry nadół i przez pionowe uderzenia nóg w crawlu, zyskuje się ten efekt, że całe prawie plecy wynurzają się z wody (przy ciągłem zachowywaniu poziomej pozycji ciała), i tym sposobem, ciało raczej *posuwa się po wodzie,* aniżeli przebija się przez nią. Drugą kwestją przy usuwaniu oporu jest takie pracowanie rękami i nogami, by nie wysuwały się one w bok, nie cofały się pod wodę i tem samem nie stwarzały zbędnego oporu dodatkowego. W tym celu należy ręce po pociągnięciu cofać po nowy „chwyt wody" nad powierzchnią. Należy też unikać wszelkich takich ruchów nogami, w których mają one, dla wykonania jakich silnych nożyc czy zwarcia, uprzednio szeroko się rozchylić i stworzyć tem zbędny opór (styl klasyczny, styl boczny, nożyce w trudgenie). To są podstawowe zasady usuwania oporów.

Odpychanie się od wody. Ręce idealnie odpychają się od wody gdy ciągną wyprostowane z wyprostowaną dłonią (palce zwarte) w kierunku drogi całego ciała. Przy pozycji ciała na piersiach dłonie i ręce na zmianę zataczają szeroki łuk w wodzie od przodu ku tyłowi, poczem nad wodą przenosi się do przodu. Dla nóg jedynym sposobem wykonywania pracy postępowej bez wychylania się w bok i stwarzania oporu dodatkowego, jest wykonywanie na zmianę pionowych niewielkich uderzeń, o amplitudzie 15 do 30 cm., wykonywanych szybko i miękko, prawie bez zginania nóg w kolanach. Na jedno pociągnięcie obu rąk powinno wypadać po 6 uderzeń nóg. Uderzenia te stabilizują ciało i jednocześnie posuwają je dość szybko naprzód, choć mogłoby się napozór wydawać, że ruch pionowy nie może mieć znaczenia populsywnego.

Taki sposób pływania znany pod nazwą crawla, dość łatwy do opanowania, zwłaszcza dla osób nie znających innego sposobu, jest dziś w całym świecie jedynym stylem pływania wyścigowego. Jak widać, crawl jest systemem pływania najprostszym, najbardziej naturalnym i najekonomiczniej wyzyskującym nasze siły.

T. S.



P. ADOLF OLSZEWSKI,

jeden z wybitniejszych wioślarzy, przeszedł na zawodowstwo. Na sezon bieżący został zaangażowany jako trener do Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, Obserwując dotychczasową sumienną pracę p. Olszewskiego, możemy przypuszczać, że obeznany doskonale z warunkami miejscowemi i materjałem wioślarskim, może w tym kierunku osiągnąć poważne wyniki.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

WIOŚLARSTWO.

AUSTRJA.

Deutscher Ruder Verband uchwalił oddać Wiedeńskiemu Komitetowi Regatowemu 1.000 RM. do dyspozycji dla osad austrjackich, które zamierzają startować na regatach niemieckich.

ANGLJA.

Doroczny bieg Cambridge-Oxford wygrała osada Cambridge, lżejsza od osady Oxford o blisko 20 kg. Oto zestawienie wag:

Cambridge:

1.	J. S. Maclay	74 kg.
2.	T. E. Letchworth	79,50 „
3.	J. C. Holcroft	78.50 „
4.	R. Beesly	81.50 „
5.	L. W. Beran	84.15 „
6:	J. B. Bell	83.75 „
7.	S. K. Tubbs	74.00 „
8.	R. J. Elles	74.00 „
		629.40 kg.
	sternik: J. A. Brown	55.65 kg.

Oxford:

1.	W. E. Whiting	74.00 kg.
2.	P. Johnson	84.90 „
3.	E. C. T. Edwards	80.80 „
4.	J. D. W. Thomsom	88.50 „
5.	W. Rathbone	89,95 „
6.	H. T. Kingsbuy	90.50 „
7.	T. W. Chaw	79.40 „
8.	A. M. Hankin	68.55 „
		646.50 kg.
	sternik: J. Croft	61.15 kg.

L. W. Beran, J. B. Bell i S. K. Tubbs z osady Cambridge, oraz Edwards, Thomson, Rathbone, Chaw z Oxford brali udział w zeszłorocznych zawodach.

FRANCJA.

W niedzielę dn. 10 kwietnia odbył się w Lyonie na Saonie, doroczny match Paryż (Rowing Club)—Lyon (Club Nautique) na dystansie 4.000 m. Match wygrała osada Paryża, bijąc Lyon o 5 długości. Zawodom, które pierwszy raz odbywały się w Lyonie, przyglądały się tłumy publiczności, które zwycięstwo paryżan powitały zimno i z nieukrywanem niezadowoleniem.

HISZPANJA.

Hiszpański Komitet Olimpijski wyznaczył 12.000 pesetów dla trenera osad olimpijskich Hiszpanji.

KANADA.

Supremacja rasy anglosaskiej w wioślarstwie rozciąga się także i na Kanadę. Pamiętamy, że w Paryżu na Igrzyskach VIII Olimpjady, w biegu ósemek drugą była osada uniwersytetu Vancouver. W roku bieżącym postanowiono już rozpocząć przygotowania olimpijskie. W tym celu uniwersytety Kanadyjskie ogłosiły zaciąg wioślarzy, których zgłosiło się 150 (!) z tych wybrano 75 i poddano sumiennemu treningowi. Przygotowania idą w szybkiem tempie na uniwersytecie Foronto. Z osady olimpijskiej 1924 zgłosiło się trzech wioślarzy, którzy też będą prawdopodobnie stanowili podstawę nowej osady.

WŁOCHY.

Pewien przemysłowiec rzymski Gino de Méo postanowił wybrać się w interesującą podróż. Spacer ten odbędzie wespół z towarzyszem w „gole de mer“ z Rzymu do... Nowego Yorku. Podróż ma trwać sześć miesięcy, a marszruta wygląda jak następuje: Rzym-Fiumicino, Tybrem, później morzem Śródziemnem do Marsylji, stąd Rodanem, Saoną, Sekwaną do Paryża. Z Paryża do Bolonji i Kanałem la Manche do Londynu, stamtąd 300 mil morzem do wysp Feroë, stamtąd wreszcie do Grenlandji 600 mil morzem. Ciekawem jest czy ryzykowna eskapada uda się p. Gino de Méo.



Poświęcenie łodzi Bydg. Tow. Wiośl., podczas otwarcia przystani w d. 8 maja r. b.

DROBIAZGI.

Gdyby kto napisał artykuł **„O hypertrofji sportu w stolicy w roku 1896“**, większość naszych czytelników kiwnęłaby nad autorem smętnie głową i wykonawszy palcem na czole znaczący gest—wstydliwie milczała. A jednak... W rubryce tygodniowej „Tygodnika Ilustrowanego“ z roku 1896 spotykamy taką wzmiankę o sporcie:

„Jakkolwiek ogólna zdrowotność Warszawy pozostawia wiele do życzenia to jednak synowie jej przedstawiają się o wiele zdrowiej niż przed kilkunastu laty. Źródłem tego dobrodziejstwa—sport. Wiosło, bicykl, koń.

Jednakże ten błogosławiony sport stał się niebezpiecznym, stwierdzając dawno znaną prawdę, że i pieczenią wołowa otruć się można gdy się jej zje za wiele. Sportem owym zaczęła się Warszawa przejadać. Sportomanja zapanowała u nas chwilowo nad wszelkiemi objawami życia i energji, a próżność i prywatne ambicyjki, pożądliwość w gonitwie za żetonami, z rzeczy służącej wyłącznie dla zdrowia uczyniły narzędzie popisu i — spekulacji.

Z okazji wystawy hygienicznej zaproszono warszawskie korporacje sportowe w celu ożywienia programów codziennych wystawy.

No i mieliśmy ubiegłej niedzieli w „Alei Eskulapa“ widowisko niezwykłe. Ośmnastu Panów, odpowiednio ucharakteryzowanych, występowało w roli „szybkonogich“ Achillesów. Panów tych mierzono, ważono, opukiwano, omacywano, osłuchiwano i poddawano tysiącznym próbom naukowo-lekarskim. Po skończonym egzaminie, każdy podobno miał odciskaną w miejscu właściwem dużą pieczęć higjeniczną z napisem: Dobry w nogach“.

Tyle „Tygodnik“. My ze swej strony musimy współczuć tak nielitościwie wykpiwanym pionierom lekkiej atletyki.

Zapomniani zdobywcy Atlantyku.

Awanturnicze śmiałe wyprawy uważamy dziś za coś zupełnie naturalnego. Uważamy nawet, że my ludzie XX wieku, wychowani na sporcie mamy monopol na wszelkie niemożliwości. To też z dumą wymawiamy imię człowieka-symbolu Allani Gerbaulta samotnego zdobywcy Atlantyku.

Nie był on jednak „bez rodziców“. W roku bowiem 1896 dwuch naturalizowanych w Ameryce Norwegów George Harbo i Francis Samuelson dokonali zdumiewającej próby odwagi i wytrwałości przepływając na wiosłowej łodzi Atlantyk. Łódź ich „Fox“ mierzyła 18 stóp długości, zaopatrzoną była w 2 pary wioseł. Ładunek jej stanowiła żywność obliczona na 2-miesięczny okres, 6 galonów oliwy do gotowania i łagodzenia wzburzonych fal morskich oraz 5 par wioseł zapasowych.

Podróż z New-Yorku do wysp Scyllyjskich trwała 55 dni. Dzielni wioślarze, podczas swej niezwykłej podróży sypiali po 5—5½ godzin na dobę wiosłując po 16 godzin dziennie.

Niezwykły ten wyczyn sportowy nie wywarł większego wrażenia na współczesnem pokoleniu, uważającem śmiałe przedsięwzięcie dzielnych Norwegów za wybryk niegodny poświęcenia chwili uwagi.

Tempora mutantur!

Regaty gdańskie.

Gdy cztery lata temu poraz pierwszy zdobył się klub Wioślarski z r. 1904 w Poznaniu na wysłanie swej reprezentacyjnej załogi na regaty gdańskie, zdobywając bieg czwórek o „Nagrodę Wisły“ wówczas niektóre towarzystwa wioślarskie w Polsce zwróciły baczniejszą uwagę na międzynarodowe regaty gdańskie.

Regaty te rozgrywane rokrocznie w połowie lipca na torze 2000 m. stojącej wody i licznie obsyłane przez silne zagraniczne załogi, stanowią b. dobrą próbę sił dla czołowych załóg polskich. O stosunkowo wysokim poziomie sportowym tych regat świadczy rozpisanie wszystkich 24 biegów na łodziach wyścigowych z biegami dwójek i czwórek bez sternika.

Ze zmiennem szczęściem startowały załogi drugiego towarzystwa poznańskiego Trytona, w roku zeszłym mistrzowska czwórka B. T. W. zdobyła również bieg czwórek o „Nagrodę Wisły“.

Pomijając już wzgląd narodowy oraz doniosłość posiadania pod względem sportowym całej niezaklinowanej Wisły, stałe i częste starty przeciwko silnym przeciwnikom, posiadającym prawie wiekowe doświadczenie wioślarskie przyczynić się mogą do wytworzenia dobrych i twardych załóg polskich, na czem zyska bardzo poziom wioślarstwa polskiego. Dlatego byłoby wskazane, by tegoroczne regaty, odbywające się w morskiej stolicy dawnej Polski na dwa tygodnie przed Regatami Międzynarodowemi i o Mistrzostwo Polski w Bydgoszczy, zgromadziły tych, którzy, świadomi celu, walczą o należyte dla nas miejsce w hierarchji sportowej narodów.

Ponieważ terminowe rozpisanie tychże regat odbyło się dopiero niedawno, przeto nie od rzeczy będzie zwrócić zawczasu uwagę na te biegi, które nas interesują. Ostateczny termin nadsyłania zgłoszeń upływa 30 czerwca o g. 18, przyczem wszelkich informacyj udziela przewodniczący Zw. Gdańskich Tow. Wiośl. pan A. Machtans, Gdańsk, Hopfengasse 34.



Pieszo przez Wisłę.

Pokaz nowowynalezionego przyrządu do przechodzenia przez wodę bez względu na głębokość, przyciągnął w dniu 15 maja r. b. w Warszawie tłumy widzów.

Wynalazca, p. Kazimierz Świderski, ubrany w nieprzemakalne spodnie, pas gumowy i pletwy, przytwierdzone do nóg powyżej kostki, zanurzywszy się w wodzie do pasa, krocząc normalnie, dobrnął szczęśliwie wpoprzek Wisły do brzegu warszawskiego.

W SPRAWIE OTWARTYCH DRZWI *).

W roku ubiegłym wprowadzono za jednomyślą zgodą pewną inowację na warszawskich przystaniach wioślarskich. Mianowicie otworzono przejście, prowadzące bezpośrednio z terenu jednego klubu na teren drugiego, łącząc tym sposobem wszystkie tereny klubowe jak gdyby w jedną całość, dostępną każdej chwili dla wszystkich członków i gości poszczególnych klubów.

Inowacja ta, posiadająca skądinąd poważne uzasadnienie, mające symbolizować niejako bliskie współżycie międzyklubowe, wykazała w praktyce pewne strony ujemne, które w artykule niniejszym w kilku słowach chcę poruszyć.

Jak wiadomo, członkowie poszczególnych klubów warszawskich mają za okazaniem legitymacyj wolny wstęp na wszystkie tereny wioślarskie. Goście natomiast, wprowadzani przez członków na tereny klubowe opłacają niewielki wstęp.

Jeśli wstęp do klubu odbywa się tylko przez główne wejście od ulicy, poszczególny klub ma możność kontroli nad wchodzącymi. Ma również możność pobierania opłat od gości. Przy systemie „otwartych drzwi", łączących bezpośrednio tereny klubowe, wszelka możność kontroli odpada. Nietylko członkowie, lecz i goście jednego klubu mogą każdej chwili bez dodatkowej opłaty i bez żadnej kontroli przechodzić z jednego klubu do drugiego i swobodnie zeń korzystać. Co więcej — przy organizowaniu imprez towarzyskich w poszczególnych klubach, opłacanych specjalnemi wstępami, każdej chwili grupa gości z innego klubu przejść może na zabawę towarzyską, organizowaną przez dany klub, usuwając się znowu z pod kontroli, i ewentualnie — opłaty.

To swobodne przechodzenie z klubu do klubu zarówno członków jak gości wprowadza niewątpliwie pewien zamęt do życia klubowego. Klub — już w samem założeniu — jest miejscem zamkniętem, dostępnem tylko dla pewnej z góry określonej kategorji osób. Członkowie poszczególnych klubów mogą przecież każdej chwili bez żadnej opłaty przejść z klubu do klubu bądź wejściem od strony ulicy, bądź też wodą. W obu wypadkach klub-gospodarz ma możność kontrolowania wchodzących. Inaczej rzecz się przedstawia, jeśli chodzi o gości, którzy winniby ograniczyć się do terenu tego klubu, do którego wprowadzeni zostali przez członków.

Wypowiadając się tedy w myśl powyższych przesłanek za wprowadzeniem zamkniętych drzwi, bezpośrednio wiodących z klubu do klubu, jestem zdania, że system ten w niczem nie naruszy bliskiego współżycia klubów, wprowadzi natomiast pożądany ład i kontrolę.

Wioślarka.

Od Redakcji. *Zamieszczając artykuł powyższy w piśmie naszem, uważamy go jako zapoczątkowanie ankiety na temat „otwartych drzwi" pomiędzy klubami i oczekujemy dalszych głosów w tej sprawie.*

Rozpoczęcie sezonu wioślarskiego w Warszawie.

Dnia 15 b. m. odbyło się po raz pierwszy w Warszawie wspólne otwarcie przystani wioślarskich. W uroczystości tej brały udział następujące kluby: Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, Warszawski Klub Wioślarek, Wojskowy Klub Wioślarski, Akademicki Związek Sportowy i Klub Wioślarski „Wisła".

O godzinie 9 m. 30 w kościele św. Krzyża uroczystą Mszę Świętą odprawił ks. biskup Roop, podczas której pienia religijne wykonał chór wioślarski „Duda" i soliści pp. A. Gołembiowski i H. Żuczkowski.

Po nabożeństwie brać wioślarska, poprzedzana przez orkiestrę 30 p. p., przemaszerowała czwórkami na przystań Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Do zebranych przemówił prezes W. T. W. p. B. Michalski, podnosząc zalety sportu wioślarskiego i zachęcając do wytrwałej pracy ze względu na zbliżające się regaty międzynarodowe.

Po przemówieniu, na dany przez trębacza sygnał z wieży, zostały podniesione bandery we wszystkich klubach jednocześnie.

Pomimo niepogody urządzono na Wiślę defiladę łodzi, której przygniatającą większość stanowiły osady W. T. W.

Na przystaniach zebrało się wiele osób, spędzając mile pierwszy dzień rozpoczętego sezonu wioślarskiego.

Warszawski Międzyklubowy Komitet Regatowy.

Z inicjatywy Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich został powołany w Warszawie Komitet regatowy, który już 26 czerwca r. b. przeprowadzi organizację regat międzyklubowych.

Do Komitetu regatowego powołano:

A. Loth, przewodniczący P. Z. T. W.
W. Zajączkowski, zast. przewodnicz. K. Wiośl. „Wisła".
M. Majcher, sekretarz. „Sport Wodny".

E. Szreder	członek Komitetu	W. T. W.
E. Lenartowicz zast.	" "	
K. Muszałówna	" "	Warsz. Kl. Wiośl.
H. Ryszkiewiczówna zas.	" "	
O. Gordziałkowski	" "	A. Z. S.
por. J. Stankiewicz	" "	Wojsk. Kl. Wiośl.
por. F. Trzepałko zast.	" "	
W. Zajączkowski	" "	Kl. W. „Wisła"
Z. Mayzner zast.	" "	

Z Klubu Wioślarskiego „Wisła".

Sekcja Żeglarska. W środę dn. 11 b. m. odbyło się organizacyjne zebranie powołanej do życia autonomicznej Sekcji Żeglarskiej, na którem zatwierdzono regulamin wewnętrzny Sekcji i dokonano wyborów do Komitetu z wynikiem następującym: Roman Potkański — przewodniczący, H. Stehr — sekretarz, Czubek, Prószyński i Rutkowski — członkowie. Organizacją Sekcji z ramienia Zarządu zajmuje się dh. Stan. Kaniewski. Przedstawicielem Komisji Sportowej w pracach Sekcji jest dh. Wacław Samol. Sekcja zgłosiła przystąpienie do Polskiego Związku Żeglarskiego. Uzyskana z Ministerstwa Przemysłu i Handlu znaczna subwencja na cele Sekcji, umożliwi szybką jej rozbudowę i rozwinięcie odpowiedniej działalności. Miłośnicy tego pięknego sportu wodnego znajdą w Klubie „Wisła" szerokie i wdzięczne pole do pracy na polu żeglarstwa.

YACHT-KLUB POLSKI

rok założenia 1925

Rozwijający się pomyślnie Yacht-Klub Polski ułożył swój program na sezon bieżący, który przedstawia się jak następuje:

Maj. 26 o godz. 11 punktualnie odbędzie się uroczyste podniesienie nowej bandery.

Po rozpoczęciu oficjalnego sezonu, rozpocznie się szkolenie jazdy na jolkach.

Czerwiec. 1) Egzaminy teoretyczne i praktyczne na sternika wód śródlądowych.

2) Lekcje pływania.

3) Kurs przysposobienia morskiego dla Kadry Żeglarskiej.

4) Trzy wycieczki turystyczne Wisłą (jedna nocna).

5) Jedna wycieczka morska 2-tygodniowa.

Lipiec. 1) Regaty międzyklubowe.

2) Dwie wycieczki Wisłą (jedna nocna).

3) Kurs przysposobienia morskiego dla Kadry Żeglarskiej.

4) Jedna wycieczka morska.

Sierpień. 1) Dwie wycieczki Wisłą.

2) Jedna wycieczka morska.

3) Kurs przysposobienia morskiego dla Kadry Żeglarskiej.

Wrzesień. 1) Regaty wewnętrzne.

2) Jedna wycieczka Wisłą (dzienna).

3) Zamknięcie sezonu i opuszczenie bandery.

Szczegółowe terminy na każdy miesiąc będą wywieszane na przystani. Informacje w Sekretarjacie tel. 15-63, godzina 6 ½—7 ½ we wtorki.

Nowy Klub Wioślarski.

W dniu 6 b. m. odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne „Tomaszowskiego Towarzystwa Wioślarskiego", na którem powołano do komisji organizacyjnej nast. założycieli:

X. kanonik K. Szymański, Jan Krystyn hr. Ostrowski, Dyr. Anioniewicz, Dyr. Dr. Kiernożycki, Dr. Narewski, Dyr. Czałbowski, Al. Müller, Borowicz, Kunsy i Jan Nowierski.

Na uzyskanym terenie dzierżawnym, Towarzystwo przystępuje do budowy przystani. Nowopowstały klub dał statut do zatwierdzenia i zgłosił gotowość przystąpienia do P. Z. T. W. Adres: Tomaszowskie Towarzystwo Wioślarskie, Tomaszów Maz. ul. Piliczna 38.



Drugi tegoroczny wylew Warty, utrudnia pracę wioślarską w Poznaniu. Przystanie Klubu Wioślarskiego i Trytona zostały zalane wodą.

Otwarcie sezonu A. S. Z. w Poznaniu.

Otwarcie sezonu wioślarskiego A. Z. S. odbyło się w związku z zakończeniem tygodnia A. Z. S. w niedzielę dnia 8.5 27 r. o godz. 15-tej na wspólnej przystani Wojskowego Klubu Wioślarskiego i A. Z. S. Przybyłych gości przywitał na wstępie imieniem Wydziału Sekcji Wioślarskiej A. Z. S. p. Seydlitz, poczem przedstawiciel Klubu Wioślarskiego z r. 1904 dokonał wciągnięcia flagi. Po złożeniu życzeń przez przedstawicieli bratnich towarzystw wioślarskich „Klubu Wioślarskiego z r. 1904", „Polonji" i „W. K. W." nastąpił chrzest dwuch nowych łodzi. Chrztu dokonali pp. inż. Weichmanowa z p. Dr. Mazurkiem i p. prof. Juraszowa z p. pułk. Ruszczewskim. Wobec licznie zgromadzonych gości, odbyła się następnie defilada łodzi, poczem w salce klubowej gospodarze podejmowali gości skromną kawką. Uroczystość powyższa ma dla A. Z. S. szczególne znaczenie, ponieważ jest pierwszem tego rodzaju oficjalnem wystąpieniem A. Z. S. Na krok ten zdobyli się akademicy w tem przeświadczeniu, że wyszli już z pierwszej fazy pracy organizacyjnej i że mogą już wykazać cały szereg dobrych wyników sportowych osiągniętych na regatach miejscowych, wszechpolskich i innych. Pomimo wielkich trudności finansowych, praca posuwa się naprzód dzięki sprężystej ręce kierownika sekcji p. inż. Weichmana i pracowitości członków. Do współpracy udało się Wydziałowi Sekcji pozyskać najlepszego w Polsce trenera—amatora p. Dr. Mazurka z A. Z. S. Warszawskiego, instruktora przy Centr. W. Szk. Gimnastyki i Sportów, pod którego opieką wioślarze pilnie przygotowują się do tegorocznych regat. Pewnego rodzaju atrakcją A. Z. S. Poznańskiego jest jedyny w Poznaniu oddział wioślarek, które udatnem wystąpieniem w dniach 3 i 8 maja zdobyły oklaski i ogólne uznanie.

Z Klubu Żeglarskiego w Chojnicach.

Dzięki sprężystej pracy zarządu Klubu Żeglarskiego zabudowania klubowe w Charzykowie doprowadzone zostały do gruntownego porządku. Na wniosek p. Steinhilbera zostanie przy Klubie otwarta szkoła pływania dla członków i młodzieży. Sprowadzony zostanie specjalny nauczyciel.

Regaty doroczne odbędą się prawdopodobnie w Charzykowie. Spodziewać się należy wielkiego zjazdu sportowców. Termin na razie nie jest ustalony.

Z Bydgoskiego Klubu Wioślarek.

W poniedziałek, dnia 2 maja r. b. odbyło się plenarne posiedzenie Klubu Wioślarek. Zebranie zagaiła wiceprezeska drh. Kostrzówna, podając licznie zebranym członkiniom do wiadomości porządek obrad, który zawierał szereg ważnych i aktualnych spraw, jak ćwiczenia wioślarskie, które już w najbliższych dniach rozpoczynają się pod fachowem kierownictwem dra Siemiątkowskiego. członka B. T. W., bowiem wioślarki chcą usilnie pracować, by wystawić jedną załogę na regaty międzynarodowe w Bydgoszczy i rywalizować z innemi czołowemi klubami Wioślarek.

Szeroko omawiano sprawę szałasu. Wydzierżawiony bowiem szałas wymaga gruntownej renowacji wewnętrznej, prace zewnątrz, jak wybagrowanie zajazdu są już na ukończeniu. Również czyni się przygotowania nad upiększeniem tarasu. Ze względu na zbliżający się termin otwarcia sezonu, który wyznaczono na niedzielę dnia 12 czerwca, wszelkie prace renowacyjne będą przyspieszone, aby wykończenie tychże nastąpiło przed terminem.

Omawiano dalej program uroczystości otwarcia sezonu jak i związane z tem poświęcenie szałasu i łodzi. Dzień ten będzie dla życia sportowego Bydgoszczy wielkim festynem tembardziej, iż na rubieżach zachodnich po raz pierwszy na maszcie ukaże się flaga tak od dawna pożądanego żeńskiego klubu wioślarek. Wieczorem na zakończenie tych uroczystości odbędzie się w Resursie Kupieckiej wieczorek towarzyski dla członkiń i zaproszonych gości.

Również sport pływacki wzbudził wśród wioślarek wielkie zainteresowanie. Do związku pływackiego zgłoszono sekcję z 30 członkiniami.

ROZWÓJ BYDGOSKIEGO TOWARZYSTWA WIOŚLARSKIEGO.

Tabela porównawcza 1920—1926.

Rok	Liczba członków	Ilość łodzi		Ilość wyjazdów	Ilość przebytych klm.	Liczba wiosłujących członków	Przeciętna ilość jazd i klm. przypadająca na każdego wiosłującego członka		Towarz. startowało w regatach (ilość)	Towarz. zwyciężyło na		UWAGI
		wyścigowych	klepkowych				jazd	klm.		łodziach wyścigowych	łodziach klepkowych	
1920	96	—	—	492	6175	35	14	176	1	—	—	
1921	151	1	2	1074	10053	48	2z	209	1	1*)	—	*) Mistrostwo Polski
1922	193	3	3	1623	11669	60	27	186	2	1*)	—	" "
1923	230	2	5	3216	20304	83	39	245	3	—	—	
1924	365	4	8	4699	31291	117	40	265	2	1*)	—	*) w obec. Prez. Rz. P.
1925	371	4	10	4767	47039	143	33	329	2	1	1	*) w tem mistrz. Polski
1926	349	6	11	5766	48015	157	37	306	5	7*)	1	*) „ „ „ Bydgszczy

W roku 1926 uczestniczyło BTW. w regatach międzynarodowych o mistrzostwo Europy w Lucernie, zdobywając w biegu czwórek ze stern. 3 miejsce, zwyciężając Francję, Holandję, Belgję i Hiszpanję.

Rekord co do ilości jazd i klm. osiągnęli:

(trzej najlepsi z każdego roku)

	Imię i nazwisko	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
		jazd.	klm.	jazd.	klm.	jazd.	klm.	jazd.	klm.	jazd.	klm.	jazd.	klm.	jazd.	klm.
1	Leon Twardowski	69	747	131	1420	110	724	120	1004	—	—	—	—	276	1928
2	Stanisł. Szymankiewicz	53	570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Wład. Szymankiewicz	48	536	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Bernard Golz	—	—	92	1040	99	705	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Władysław Płużalski	—	—	91	765	135	924	199	1095	—	—	—	—	—	—
6	Franciszek Brzeziński	—	—	—	—	—	—	175	1018	—	—	161	1660	—	—
7	Edmund Minge	—	—	—	—	—	—	—	—	122	980	—	—	—	—
8	Leon Birkholc	—	—	—	—	—	—	—	—	202	1301	482	**5333**	263	2823
9	Mieczysław Figurski	—	—	—	—	—	—	—	—	139	966	136	1514		—
10	Gerhard Skopek	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	176	1736

Zestawił Władysław Żewicki. sekretarz BTW.



BYDGOSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE

Rok założenia 1920

W niedzielę 8 maja r. b. odbyło się uroczyste otwarcie tegorocznego sezonu Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego przy nader pięknej pogodzie. Już o godz. 8 rano brać wioślarska zebrała się w szałasie, zaś godz. 8.30 odmaszerowano do kościoła Serca Jezusowego. Do pochodu stanęło przeszło 150 wioślarzy w ubiorze galowym. Oddział nadobnych wioślarek delegacje K. W. „Gryf.“ i gimn. Klubów Wiośl.

Po powrocie do szałasu i pięknem przemówieniu powitalnem drh. prezesa Maciejewskiego nastąpiło podniesienie bandery, którą wciągnął na maszt generał Thommee a ks. prof. Zieliński dokonał ceremonji chrztu nowej łodzi. Nowa ta łódź, która liczny już wzbogaciła tabor B. T. W., jest to czwórka bez sternika, łódź najnowszego typu, pierwsza tego typu w Wielkopolsce i na Pomorzu.

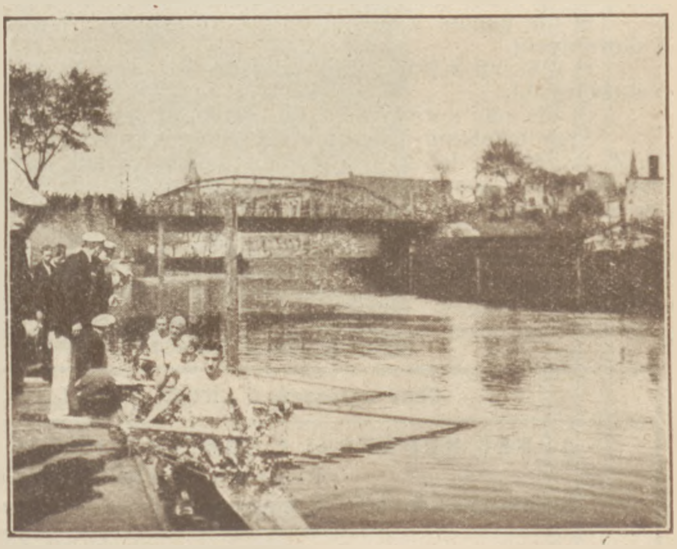
O godz. 10.30 zaczęto wynosić łodzie. I jedna po drugiej popłynęły w dół Brdy, aby potem sznurem przedefilować przed władzami i tłumnie zebraną publicznością po obu stronach rzeki i na mostach.

Defiladę prowadził na jedynce naczelnik dh. Brzeziński. Za nim sunęło jeszcze kilka jedynek, potem dwójki, za niemi czwórki wreszcie zamykały defiladę dwie wspaniałe „ósemki“, obie z B. T. W. pod sterem pp. Gulcza i dra Siemiątkowskiego. Defiladę odbierał gen. Thommee, prezes Maciejewski i członek honorowy B. T. W. dyr. Mazurkiewicz.

Ogółem wzięło udział w defiladzie 41 łodzi różnego tupu z klubów wioślarskich B. T. W., „Gryf“, „Fritjof“, z gimnazjalnej „Brdy“ i „Wisły“.

Publiczność rzęsiście oklaskiwała defilujące łodzie zachęcając tem wioślarzy do wytężonej pracy przy treningach przygotowawczych ,do tegorocznych regat międzyklubowych i międzynarodowych.

Wieczorem w salach Hotelu pod Orłem odbył się wieczorek towarzyski z tańcami. Bawiono się do późna w noc bardzo wesoło.



Wyjazd czwórki B. T. W. podczas otwarcia przystani w dniu 8 maja r. b.

POLSKI ZWIĄZEK PŁYWACKI
Rok założenia 1922

KOMUNIKAT Nr. 85.

1. Podaje się do wiadomości, że zawiązał się w dn. 24 kwietnia b. r. Wileński Okręgowy Związek Pływacki.

2. Lista klubów zrzeszonych w P. Z. P., z uwzględnieniem nowoprzyjętych, ogłoszona będzie w następnym komunikacie.

3. Cena za karty zgłoszeń obniżona została do 50 gr. za sztukę, na mocy uchwały Zarządu P. Z. P. z dnia 2 maja b. r., z tem jednak, że za karty nabyte wcześniej, nic klubom bonifikowane być nie może.

4. Skreślono z listy członków P. Z. P. następujące kluby:

Erster Kattowitzer Schwimmverein w Katowicach na mocy art. 12 p. b) Statutu P. Z. P., oraz Tow. Gimn. Sokół II w Katowicach na własne żądanie.

Komisja sportowa.

1. Kom. Sp. podaje do wiadomości, że skład jej na rok 1927 przedstawia się jak następuje: Przewodniczący—p. T. Semadeni, Sekretarz—p. S. Frendzel, Członkowie: Inż. Z. Bukojemski, Radca B. Domosławski i p. St. Rothert.

2. Kom. Sp. podaje do wiadomości **program skoków** na zawody o mistrzostwo Polski:

a) *panowie. Skoki z trampoliny*: 1. Salto wprzód z rozbiegiem z 3. m. — 2. Skok w tył z 3. m. — 3. Delfin z 1 m. — 4. Auerbach z rozbiegiem z 3 m. — 5. Świder z rozbiegiem z 3. m.—6, 7, 8 i 9 — skoki dowolne, każdy z innej grupy.

Skoki z wieży: 1. Jaskółka (skok zwykły) z 10 m. z miejsca.—2. Delfin (skok odwrócony) z 5. m.—3. Skok z podporu z 5 m. 4, 5 i 6 skoki dowolne, każdy z innej grupy.

b) *panie. Skoki z trampoliny*: 1. Jaskółka z rozbiegiem z 3 m. — 2. Skok w tył z 3 m. — 3. Delfin z 1 m.— 4. 5 i 6 — skoki dowolne, każdy z innej grupy.

Skoki z wieży: 1. Jaskółka z 10 m. z miejsca. 2. Delfin (skok odwrócony) z 5 m.—3 i 4 skoki dowolne, z różnych grup.

Program skoków dla mistrzostw okręgowych ustalają zarządy okręgowych związków pływackich, zgodnie z zasadami regulaminu. Program ten obejmować musi:

a) dla panów z trampoliny od 6 do 9 skoków (wyznaczonych i dowolnych).

b) dla panów z wieży od 4 do 6 skoków (wyzn. i dowolnych).

c) dla pań z trampoliny od 4 do 6 skoków (wyzn. i dowolnych).

d) dla pań z wieży od 2 do 4 skoków (wyzn. i dow.).

Przy ustalaniu programu skoków winny Zarządy O. Z. P. dążyć do stałego podnoszenia poziomu tego sportu, przez stopniowe wzmaganie trudności skoków co roku wyznaczanych, przy uwzględnieniu jednak kwalifikacyj zawodników danego okręgu.

Komisja Sportowa P. Z. P. wzywa Zarządy OZP. do ogłoszenia do dn. 10 czerwca w prasie podania do wiadomości klubów okręgu oraz PZP. programu skoków na tegoroczne mistrzostwa.

Komisja Ratownictwa P. Z. P.
KOMUNIKAT.

Dnia 26 lipca 1926 r. członek K. S. Hakoah Bielsko, p. Walter Rübner, posiadający odznakę srebrną K. S. R., uratował człowieka tonącego podczas kąpieli w Lesie Cygańskim w Bielsku. K. S. R. składa tą drogą podziękowanie za jego pełne poświęcenia postępowanie przy ratowaniu.

Dzień Ratownictwa. K. S. R. postanowiła, by corocznie w dniu 29 czerwca (święto Piotra i Pawła), obchodzony był „Dzień Ratownictwa". W dniu tym odbywać się będą w całym kraju wykłady o ratownictwie, a następnie egzaminy na odznakę za ratownictwo. Kierownikami kursów organizowanych w tym celu, będą posiadacze odznaki srebrnej, którym K. S. R., przeznaczać będzie każdego roku odpowiednie okręgi. W bieżącym roku ze względu na dotychczasowy brak wykwalifikowanych sił, „Dzień Ratownictwa" obchodzony będzie tylko na Śląsku. Komisja do Spraw Ratownictwa wyznacza wobec tego: p. Brücknera na okręg Bielski, p. Bogusławskiego na okręg Giszowca, p. Deutscha na okręg Lipiny, p. Wawrosza na okręg Mikołowa i p. Theuera na okręg Swiętochłowic.

Kursy Ratownictwa. K. S. R. zwraca się do Zarządów Okr. Związków Pływackich, by w jaknajkrótszym terminie podały do wiadomości, czy życzą sobie by urządzone były w ich okręgach kursy ratownictwa, przyczem jako termin byłby okres między 7 a 28 czerwca b. r. Ponieważ K. S. R. nie rozporządza dotychczas odpowiedniemi funduszami na ten cel, prosimy o podanie zarazem, czy Zarząd O. Z. P. przyjąłby ewentualnie na siebie koszty przejazdu jednego instruktora i pomocnika.

Odznaki. W najbliższym czasie wydane zostaną odznaki za ratownictwo, dla tych wszystkich, którzy są już w posiadaniu dyplomów K. S. R.

Imprezy pływackie w Warszawie.
Zarząd W. O. Z. P. ogłasza:

Data	*Nazwa imprezy*	*Organ. na rok 1927*
26 maja	Mistrz. Szkół śr.	H. K. S. Varsovia
6 czerwca	Zaw. dla niestow.	„
16 „	Pierwszy Krok	W. O. Z. P.
5 „	Mistrz. Harcerskie	H. K. S. Varsovia.
18 „	Jubileuszowe zaw. pływ.	K. S. Ascola
19 „	Mistrz. Akadem.	A. Z. S.
3 lipca	Kraków-Warszawa	w Warszawie ewen. w Krakowie.
10 lipca	Wilanów-Warszawa	W. K. W.
31 „	Zawody-Przystań	K. W. „Wisla".
7 sierpnia	Zawody-Wewnętrz.	W. T. W.
14 „		
15 „	Mistrz. Polski	P. Z. P.
16 „		

Zarząd W. O. Z. P. uzyskał od władz wyłączne prawo wydawania czepków, uprawniających do pływania po Wiśle.

Dotychczasowe czepki zostają unieważnione. Kluby, pragnące otrzymać dla swych członków czepki, winny nadesłać już zamówienia, podając imię i nazwisko członków, dla których czepki zamawiają.

Osoby, nienależące do żadnego klubu otrzymają czepki po złożeniu odpowiedniego egzaminu.

Cena czepków wynosi: dla klubów 2 zł. dla niestowarzyszonych 3 zł.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.
Prenumerata roczna zł. 15. Kwartalna zł. 8.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.